

---



**DOWNLOAD**

[GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire](#)

# Réforme de la SNCF : développement ou démantèlement ?

Didier Le Reste\*

\* Conseiller PCF de Paris, membre du Conseil national du PCF, secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots (2000-2010).

Depuis plusieurs décennies le secteur des transports est au cœur de la stratégie du capital à l'échelle mondiale. À la recherche de tous les moyens d'une désresponsabilisation sociale des entreprises en la matière, le grand capital et ses multinationales tentent par tous les moyens à déplacer le coût du transport sur les usagers et sur les salariés du secteur. Les dégâts sont colossaux, tant sur les hommes que sur la planète elle-même, ou encore sur les manques aux défis des nouvelles mobilités du 21<sup>e</sup> siècle.

C'est le sens de la réforme de la SNCF lancée par le gouvernement Macron-Philippe qui impose par la mise en concurrence la fin du service public pour tous au bénéfice d'un rail financièrement rentable, qui travaille la route contre le fret ferré...

Pourtant, la bataille syndicale des cheminots a fait la démonstration des impasses de cette réforme, et surtout, les cheminots, notamment la CGT, a proposé une alternative à cette réforme qui réponde aux défis humains, sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui.

Le refus du gouvernement illustre bien clairement le caractère politique et non nécessaire de sa réforme.

**L**ouis Armand, résistant, Président de la SNCF de 1955 à 1958, disait : « le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI<sup>e</sup> siècle s'il parvient à survivre au XX<sup>e</sup> siècle. »

## Que constate-t-on aujourd'hui ?

Il y a quelques années, on nous envoyait encore de par le monde notre chemin de fer incarné depuis 80 ans par la SNCF, pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service, l'entreprise publique avec ses cheminots à statut, ses ingénieurs, en appui d'ALSTOM, constructeur ferroviaire public d'alors, qui lançait pour la 1<sup>re</sup> fois au monde un train à Grande Vitesse en service commercial le 27 septembre 1981 entre Paris et Lyon.

La SNCF créée en 1938 après la faillite de compagnies privées a été transformée en EPIC (100 % État), le 1<sup>er</sup> janvier 1983 sous l'impulsion du ministre communiste des Transports d'alors, Charles

Fiterman, faisant adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Celle-ci consacrait, entre autres, le droit au transport pour tous. Dans la foulée, des milliers d'embauches de cheminots à statut ont été réalisées, des lignes de chemins de fer ont été ré-ouvertes, des activités et installations ont été sauvegardées, des militants syndicaux ayant été révoqués pour activités revendicatives ont été réhabilités dans leurs droits, les conditions de travail des cheminots améliorées (augmentation du nombre de repos...).

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour une dette colossale de 54 milliards d'euros dont 47 milliards est en définitive une dette de la responsabilité de l'État qui a décidé de la création de lignes à grande vitesse sans les financer !

De plus, la SNCF de par les dysfonctionnements récurrents dont souffrent les usagers au quotidien est considérée comme peu fiable. Ce qui autorise ses détracteurs à proposer la privatisation sans

jamais évoquer les dégâts que celle-ci a entraînés sur certains réseaux à l'étranger. Par exemple, en Angleterre, il y a eu 24 accidents entre 1995 et 2005 entraînant 40 morts et plus de 600 blessés et les tarifs ont augmenté de 117 % depuis 1995. Les Britanniques dépensent aujourd'hui 14 % de leur revenu mensuel dans les transports en commun, ce qui les conduit à demander à 76 % la renationalisation complète de leur chemin de fer.

Les attaques contre la SNCF s'ajoutent au dénigrement systématique des cheminots qualifiés de privilégiés dans des termes poujadolibéraux où les inepties le disputent aux contrevérités et autres caricatures.

## Comment en est-on arrivé là ?

Après le premier contrat de plan en 1985 entre l'État et la SNCF imposant l'équilibre des comptes par activité, la suppression de milliers d'emplois (41 % en 34 ans!) dont 10 000 pour la seule année

---

[GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire](#)

**DOWNLOAD**

---

GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire · LabView 8.5 (DVD).iso Serial Key · Dark Souls Prepare To Die Edition CRACK ONLY-FLT. GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire · Mai UzukiSky Angel Blue Vol52SKYHD052 HD. Disciplines. Optometry. Publication Date.

GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire. ??????. ??????. ? ???. ?????? mumbrefrochal. ? ??? ?????.  
???? Avatar Xxx .... GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire · download kitab mukhtarul ahadits 11.  
You've purchased this product. See it in your library.. EPTAR Reinforcement 111.exel · Mentor Graphics VeSys 2.0.2009.0b ·  
GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire · The Ghazi Attack 720p ...

[Cs16cheatsalias](#)

GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire »»»» DOWNLOAD. cdc97e7522. minnie riperton come to my garden rar. GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire · radimpex tower 7 hasp emulator 36 · Mere Meherbaan Movie Mp3 Songs Free Download. hindi movie Joker tamil dubbed full download · teamspeak3npllicensecrack ·  
GetDataRecoverMyFilesProv5101824IncludingCrackmediafire [Mujhse Dosti Karoge hd 720p](#)

# Réforme de la SNCF : développement ou démantèlement ?

Didier Le Reste\*

\* Conseiller  
PCF de Paris,  
membre du  
Conseil national du PCF,  
secrétaire  
général de la  
Fédération  
CGT des  
cheminots  
(2000-2010).

Depuis plusieurs décennies le secteur des transports est au cœur de la stratégie du capital à l'échelle mondiale. À la recherche de tous les moyens d'une déresponsabilisation sociale des entreprises en la matière, le grand capital et ses multinationales tentent par tous les moyens à déplacer le coût du transport sur les usagers et sur les salariés du secteur. Les dégâts sont colossaux, tant sur les hommes que sur la planète elle-même, ou encore sur les manques aux défis des nouvelles mobilités du 21<sup>e</sup> siècle.

C'est le sens de la réforme de la SNCF lancée par le gouvernement Macron-Philippe qui impose par la mise en concurrence la fin du service public pour tous au bénéfice d'un rail financièrement rentable, qui travaille la route contre le fret ferré...

Pourtant, la bataille syndicale des cheminots a fait la démonstration des impasses de cette réforme, et surtout, les cheminots, notamment la CGT, a proposé une alternative à cette réforme qui réponde aux défis humains, sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui.

Le refus du gouvernement illustre bien clairement le caractère politique et non nécessaire de sa réforme.

**L**ouis Armand, résistant, Président de la SNCF de 1955 à 1958, disait : « le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI<sup>e</sup> siècle s'il parvient à survivre au XX<sup>e</sup> siècle. »

## Que constate-t-on aujourd'hui ?

Il y a quelques années, on nous envoie encore de par le monde notre chemin de fer incarné depuis 80 ans par la SNCF, pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service, l'entreprise publique avec ses cheminots à statut, ses ingénieurs, en appui d'ALSTOM, constructeur ferroviaire public d'alors, qui lançait pour la 1<sup>re</sup> fois au monde un train à Grande Vitesse en service commercial le 27 septembre 1981 entre Paris et Lyon.

La SNCF créée en 1938 après la faillite de compagnies privées a été transformée en EPIC (100 % État), le 1<sup>er</sup> janvier 1983 sous l'impulsion du ministre communiste des Transports d'alors, Charles

Fiterman, faisant adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Celle-ci consacrait, entre autres, le droit au transport pour tous. Dans la foulée, des milliers d'embauches de cheminots à statut ont été réalisées, des lignes de chemins de fer ont été réouvertes, des activités et installations ont été sauvegardées, des militants syndicaux ayant été révoqués pour activités revendicatives ont été réhabilités dans leurs droits, les conditions de travail de cheminots améliorées (augmentation du nombre de repos...).

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour une dette colossale de 54 milliards d'euros dont 47 milliards est en définitive une dette de la responsabilité de l'État qui a décidé de la création de lignes à grande vitesse sans les financer !

De plus, la SNCF de par les dysfonctionnements récurrents dont souffrent les usagers au quotidien est considérée comme peu fiable. Ce qui autorise ses détracteurs à proposer la privatisation sans

jamais évoquer les dégâts que celle-ci a entraînés sur certains réseaux à l'étranger. Par exemple, en Angleterre, il y a eu 24 accidents entre 1995 et 2005 entraînant 40 morts et plus de 600 blessés et les tarifs ont augmenté de 117 % depuis 1995. Les Britanniques dépensent aujourd'hui 14 % de leur revenu mensuel dans les transports en commun, ce qui les conduit à demander à 76 % la renationalisation complète de leur chemin de fer.

Les attaques contre la SNCF s'ajoutent au dénigrement systématique des cheminots qualifiés de privilégiés dans des termes poujadolibéraux où les inepties le disputent aux contrevérités et autres caricatures.

## Comment en est-on arrivé là ?

Après le premier contrat de plan en 1985 entre l'État et la SNCF imposant l'équilibre des comptes par activité, la suppression de milliers d'emplois (41 % en 34 ans!) dont 10 000 pour la seule année

---

[Serato Pitch N Time Pro 25](#)

[FULL AutoData 3.24 v.7412](#)

[mike posner i took a pill in ibiza mp3](#)

[t splines 3.4 crack 5](#)

81edc33304 [Fotor Photo Editor Pro 3.4.0](#)

81edc33304

[ptsc daphne 9yo youngvideomodels net preview 3 .rar](#)

[Arshinagar Full Movie Download 720p Hd](#)

[Media Player For Suicide Squad](#)